

Banestyrelsen konkluderede, at en udbygning med dobbeltspor på hele eller dele af strækningen mellem Lejre og Vipperød og en samtidig opgradering til 160 km/t umiddelbart vil give forbedringer som:

- Kapacitet til at køre flere tog, hvilket også vil være en fordel for amtsbanen mellem Slagelse og Tølløse.
- Mulighed for kortere rejsetider og bedre regularitet.
- Mulighed for at udarbejde bedre køreplaner og løbende at tilpasse disse til nye krav.

Med et fuldt udbygget dobbeltsporsanlæg kan antallet af tog mellem København og Holbæk øges fra de nuværende tre tog i timen i myndretningen til seks til otte tog i timen afhængig af bl.a. togenes hastighed og deres standsningsmønstre. En så intensiv betjening vurderes der dog ikke at være grundlag for, og denne forhindres også af kapaciteten på tilstødende strækninger og banegårde. Der er således kun baggrund for at indsætte flere tog på Nordvestbanen, hvis der samtidig kan skabes plads til togene på strækningen mellem Roskilde og København.

En samtidig opgradering til 160 km/t vil give en rejsetidsreduktion på strækningen mellem Roskilde og Holbæk på tre til fire minutter. Hertil kommer, at den indlagte tid for krydsninger med modkørende tog kan sløjfes.

2.2. Etapevis udbygning

Der er i forbindelse med de under pkt. 2.1. beskrevne undersøgelser undersøgt fem muligheder for etablering af dobbeltspor på den enkeltsporede strækning mellem Lejre og Vipperød i sin helhed eller på dele heraf:

| | |
|--------------------|------------------------------|
| Lejre - Hvalsø | en 7,5 km lang delstrækning |
| Hvalsø - Tølløse | en 6,3 km lang delstrækning |
| Tølløse - Vipperød | en 6,6 km lang delstrækning |
| Lejre - Tølløse | en 13,8 km lang delstrækning |
| Lejre - Vipperød | en 20,4 km lang strækning |

De fem udbygningsforslag giver tilsammen ni forskellige løsningsmuligheder for etapevis, henholdsvis fuld udbygning. Det foreslås, at alle udbygningsmulighederne undersøges nærmere, da der kun er foretaget en indledende kapacitetsvurdering af de enkelte kombinationsmuligheder. Hvilke fordele, der er indeholdt i en fuld udbygning, etapevis udbygning eller udbygning af én eller flere af de mulige delstrækninger, afhænger bl.a. af de køreplaner, der i fremtiden forudsættes afviklet på sporanlægget.

På baggrund af ovenstående bør der som led i den nærmere projektering gennemføres mere detaljerede undersøgelser af forudsætningerne for realisering af

forskellige køreplanskitser samt en vurdering af den samfundsmæssige rentabilitet af de forskellige udbygningsmuligheder, før der i forbindelse med en eventuel anlægslov træffes beslutning om én bestemt udbygningsløsning.

2.3. Udførelsesperiode for anlægsarbejdet

Der er i 1998 udarbejdet en hovedtidsplan for et fuldt udbygget dobbeltsporsanlæg på strækningen Lejre - Vipperød. Som forudsætning er det lagt til grund, at visse anlægsarbejder igangsættes sideløbende med udarbejdelse af hovedprojekt og udbudsmateriale for andre anlægsarbejder. På baggrund heraf skønnes den samlede udførelsesperiode for anlægsarbejdet at udgøre 7½ år.

3. Passagergrundlag

Der er i dag knap 11.000 passagerer på hverdage på strækningen mellem Holbæk og Roskilde. De fleste er bolig- arbejdsstedsrejsende og uddannelsessøgende. Passagertallet har de seneste år ligget forholdsvis konstant på mellem 3,5 og 3,7 mio. rejsende på strækningen årligt.

Det skal i forbindelse med undersøgelserne vurderes, hvor stort en passagertilvækst, som en realistisk udvidelse og forbedring af togbetjeningen i forbindelse med en kapacitetsudbygning kan give. I den forbindelse skal der foretages en nærmere undersøgelse af det aktuelle potentiale for overflytning af persontransport fra vej til bane, herunder om der ved en kombination af tiltag som flere tog, bedre regularitet og kortere rejsetider er et vist potentiale for overflytning af især bolig- og arbejdsstedsrejser fra privatbil til jernbane.

4. Arealbehov

De indledende undersøgelser af de lokale terræforhold har vist, at det nye 2. spor bør placeres på sydsiden af det nuværende spor på strækningen mellem Lejre og Hvalsø og på nordsiden af det nuværende spor på strækningen mellem Hvalsø og Vipperød. Til brug for udbygning af baneanlægget vil det være nødvendigt at ekspropriere en arealstribe på omkring 7 - 15 m parallelt med det eksisterende spor på den side af banen, hvor det nye spor anlægges. Det kan desuden blive nødvendigt også at erhverve en smal arealstribe på den modsatte side for at sikre, at anlægget får en tilstrækkelig bredde.

På stationerne er der de fleste steder tilstrækkelig areal til rådighed for de nødvendige ud- og ombygninger på de nuværende banearaler.

Som led i den nærmere projektering indgår undersøgelser af nedlæggelse af de fem resterende jernba-